Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de Staatssecretaris, mevrouw W. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 5 september 2013
Onderwerp Voortgang maatregelen naar aanleiding van het "Onderzoek brand- en rookmeldingen Schipholspoortunnel"

Geachte mevrouw Mansveld,

Treinreizigers ervaren helaas bij herhaling ernstige hinder tijdens hun treinreis ten gevolge van brand- en rookmeldingen in de Schipholspoortunnel. Dit gaf aanleiding voor ProRail en NS om eind 2012 samen met Horvat & Partners diepgaand onderzoek te verrichten naar de oorzaken en gevolgen van deze meldingen. Met onze brief van 28 maart 2013 hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek. Hierbij informeren wij u graag opnieuw omtrent de laatste stand van zaken met betrekking tot de in het rapport aanbevolen maatregelen, alsmede een aantal aanvullende, ter voorkoming en beperking van de hinder door (onterechte) rook- en brandmeldingen.

Directie ProRail
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
www.prorail.nl

Directie NS
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
www.ns.nl

Naar aanleiding van de brand- en rookmeldingen in 2012 en de aanbevelingen uit het onderzoek door Horvat & Partners, is direct een aantal maatregelen genomen, zoals de aanscherping van het schoonmaakregime na werkzaamheden en extra informatie aan machinisten over deze maatregel en de werkzaamheden. Daarnaast is er naar een aantal aanbevelingen, zoals het aanbrengen van hittedetectiecamera's in de Schipholspoortunnel nog een nader onderzoek uitgevoerd. Een overzicht van de aanbevelingen en het bijbehorende maatregelenpakket is opgenomen in de bijlage. Ook hebben wij een dialoog geïnitieerd met een breed veld van commerciële en bestuurlijke stakeholders en partners, die erop gericht was om tot vernieuwende oplossingen te komen. Tegelijkertijd zijn de brand- en rookmeldingen die zich na afronding van het onderzoek van Horvat & Partners hebben voorgedaan, diepgaand geanalyseerd.

Met behulp van het palet aan maatregelen dat thans in werking is of waarvan implementatie op korte termijn wordt verwacht, aangevuld door nog verder uit te werken inzichten en ideeën die het overleg met partners als Luchthaven Schiphol, Veiligheidsregio Kennemerland, Rijkswaterstaat, het GVB Amsterdam en ILT hebben opgeleverd, zijn er mogelijkheden om de hinder voor reizigers door brand- en rookmeldingen terug te dringen. In welke mate dat is en of de maatregelen haalbaar en toereikend zijn, zal bij voortduring worden onderzocht en gemonitord, zodat deze maatregelen aangepast en/of verbeterd kunnen worden. Zo heeft zowel de evaluatie van de brand- en rookmelding op 8 juli jl., als de stakeholder dialoog opgeleverd dat het protocol dat in 2009 is ingevoerd met betrekking tot brand- en rookmelding in de Schipholspoortunnel mogelijk aanpassing behoeft. Een dergelijke aanpassing is er op gericht om zo vroeg mogelijk in het proces vast te stellen of er sprake is van een terechte of onterechte melding (bijvoorbeeld in het geval stof voor rook is aangezien). Dit gebeurt in samenspraak met alle partners betrokken bij het protocol (Luchthaven Schiphol, Brandweer, ILT, NS en ProRail) en uiteraard met behoud van het hoge veiligheidsniveau. Echter, ondanks al onze inzet zullen reizigers en partners een bepaalde mate van hinder blijven ondervinden van brand- en rookmeldingen en andere storingen, zoals wij u eerder al meldden in onze brief van 28 maart.

Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken zullen wij blijven zoeken naar oplossingen die hoge eisen van veiligheid combineren met de hoge eisen aan betrouwbaarheid en beschikbaarheid.

Ten aanzien van één van de maatregelen genoemd in onze vorige brief, de hittedetectiecamera's (in het rapport van Horvat & Partners als meest effectief ingeschat), hebben wij besloten om deze niet aan te brengen: analyse van 36 brand- en rookmeldingen die de treindienst hebben verstoord, leert dat slechts in één enkel geval 'zeker' en in een kwart van de gevallen 'misschien', camera's uitsluitsel hadden kunnen bieden ten aanzien van de vraag of de brand- en rookmelding terecht was. Daarnaast bestaat het risico dat de Brandweer alsnog geen akkoord kan geven voor het gebruik van het hittedetectiesysteem; zij wil aantoonbaar voldoende zekerheid over de verificatie van de meldingen. En een risico is, dat bij een defect of storing aan één of meerdere camera's, het systeem geen uitsluitsel kan geven. In dat geval, maar ook indien men bij het uitlezen van de camerabeelden geen vuur of andere bron waarneemt terwijl er wel een brand- of rookmelding is, kan niet uitgesloten worden dat er toch een bron is, bijvoorbeeld onder de trein. Ook dan zal de Brandweer waarschijnlijk de tunnel moeten inspecteren en is de kans klein dat de afhandeling van de melding binnen het kwartier blijft, hetgeen van belang is om hinder voor reizigers wezenlijk te beperken. Toepassing van camera's levert derhalve op basis van huidige inzichten een zeer geringe verbetering van de beschikbaarheid van de tunnel op, die niet opweegt tegen de hoge kosten van dit systeem (ca. € 11 miljoen investering en jaarlijks ca. € 700 duizend onderhoud).

Gegeven het bovenstaande is ons voorstel om in te zetten op uitvoering van het maatregelenpakket zoals geschetst in de bijlage. Dit pakket monitoren wij nauwlettend op effectiviteit. Ook zullen wij samen met stakeholders en partners blijven zoeken naar maatregelen, die met behoud van het hoge veiligheidsniveau tot substantiële vermindering van hinder voor onze reizigers en genoemde stakeholders en partners, zoals Schiphol, kunnen leiden. Wij blijven u informeren over de mate waarin alle inzet bijdraagt aan ons gezamenlijke doel de betrouwbaarheid van de treindienst door de Schipholspoortunnel te verbeteren.

Hoogachtend,

M.W. Gout-van Sinderen
President-directeur ProRail

I.D. Thijssen
Directievoorzitter NS Reizigers